

|                   |                                                            |                                                              |
|-------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <h1>P<br/>49</h1> | PROPOSITION<br>DE LIEU :<br><b>PIÈCE<br/>RECTANGULAIRE</b> | <h2>Le projet du mois</h2> <h3>UN GRAND TERMINUS URBAIN</h3> |
|                   | RÉSEAU HO OU N<br>À VOIE NORMALE                           |                                                              |
|                   | TEXTE ET ILLUSTRATIONS :<br>YANN BAUDE                     |                                                              |

Ce mois-ci, nous vous proposons le plan de principe d'une grande gare terminus, dans un environnement urbain. Sa desserte s'opère à partir d'une grande boucle, qui figure l'ailleurs, d'où vont et proviennent les trains.

**L**e principe de ce réseau est le point à boucle, qui permet la desserte d'une gare en impasse, mais encourage aussi le plaisir de voir circuler indéfiniment des trains en boucle. L'exploitation réaliste est donc permise, tout comme la contemplation des compositions traversant différents sites caractéristiques : les bifurcations, les sauts-de-mouton, le complexe d'aiguilles d'entrée en gare, où les sections de pleine ligne...

## LE PROJET EN BREF

- ÉCHELLE: HO (1/87) OU N (1/160)
- ÉPOQUE: TOUTES
- PRINCIPE: POINT À BOUCLE
- DIMENSIONS: 300 X 470 CM (HO)  
ET 170 X 250 ENVIRON (N)
- VOIE: PIKO A
- ALIMENTATION: NUMÉRIQUE  
CONSEILLÉE
- ÉCHELLE: O (1/43,5)
- ÉPOQUE: AU CHOIX
- PRINCIPE: POINT À POINT
- DIMENSIONS: 200 X 250 CM
- VOIE: PECO CODE 124  
DOUBLE-CHAMPIGNON
- ALIMENTATION: ANALOGIQUE  
OU NUMÉRIQUE

## Elle a tout d'une grande

Même fortement simplifiée, la gare présente néanmoins toutes les composantes d'un établissement d'envergure. Le cœur, c'est bien sur le groupe de six voies à quai en impasses qui, avec leurs 2 m de longueur en HO, 1,10 en N, peuvent accueillir des trains de six à sept voitures à bogies. Une fois les voyageurs descendus en gare, la rame vide peut être refoulée par une locomotive de manœuvre jusqu'aux garages spécifiques, accessibles par une voie unique. La locomotive de ligne est alors libre de regagner le dépôt où, virée sur le pont tournant, elle est prête à un nouveau départ, en tête d'une autre rame à son tour tirée des garages. La gare, comprend aussi des débords marchandises, sur lesquels on peut manœuvrer des wagons, un tiroir facilitant ces opérations sans engager les voies principales. Une voie juxta même le tri postal, justifiant la manœuvres d'allèges et autres ambulants.

## Quelques données techniques

S'agissant d'un réseau destiné à la circulation de grands trains, nous avons privilégié l'emploi d'aiguilles de grand rayon, pour le HO choisies dans la gamme Piko A (code 100), donc de plus de 900 mm de rayon. Pour conserver un encombrement raisonnable, le recours à des courbes serrées est toutefois nécessaire, la plus sévère étant celle qui contourne le dépôt, précédant

## LES APPAREILS DE VOIE NÉCESSAIRES POUR LE HO [VOIE PIKO A]

|                           |            |
|---------------------------|------------|
| 4 TJD                     | réf. 55224 |
| 2 croisements             | réf. 55240 |
| 15 aiguilles à gauche 15° | réf. 55220 |
| 8 aiguilles à droite 15°  | réf. 55221 |

l'entrée en gare (50 cm de rayon, 28 cm en N). Le saut-de-mouton impose de prévoir des plateformes de voies sur chandelles, qui facilitent le réglage des niveaux. Petite fantaisie, le garage des rames voyageurs gagne à être placé légèrement plus bas que la double voie en arrière-plan, de manière à dégager la vue sur cette dernière.

## Une commande assistée par ordinateur ?

Compte tenu de la complexité du plan de voie, surtout en entrée de gare, et des bifurcations, le risque de prise en écharpe et autres collisions est hélas important. Il semble donc peu raisonnable d'imaginer commander plusieurs trains en circulation sans une assistance. L'implantation d'une signalisation conforme, avec les carrés de protection et les avertissements associés, est souhaitable. Un cantonnement, divisant le réseau en zones de détection, ralentissement et zones d'arrêt, peut être connecté à un ordinateur, un logiciel d'exploitation garantissant la sérénité des manœuvres pendant que les trains circulent... ■

